

<b>Beschlussvorlage</b>	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in	Rainer Widmann
	Telefon (0202)	563 - 6363
	Fax (0202)	563 - 8036
	E-Mail	Rainer.Widmann@stadt.wuppertal.de
	Datum:	17.08.2010
	<b>Drucks.-Nr.:</b>	<b>VO/0630/10</b> öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
<b>07.09.2010</b>	<b>Bezirksvertretung Barmen</b>	<b>Empfehlung/Anhörung</b>
<b>07.09.2010</b>	<b>Bezirksvertretung Oberbarmen</b>	<b>Empfehlung/Anhörung</b>
<b>27.10.2010</b>	<b>Ausschuss für Verkehr</b>	<b>Entscheidung</b>
<b>Radwegeführung zur Nordbahntrasse auf der Westkotter Straße</b>		

### Grund der Vorlage

Beschluss der Bezirksvertretung Oberbarmen am 04.05.2010

### Beschlussvorschlag

Der Anlegung von Radfahrstreifen im Zuge der geplanten Fahrbahndeckenerneuerung auf der Westkotter Straße zwischen Bachstraße und Klingelholl und der neuen Fahrspuraufteilung wird zugestimmt.

### Einverständnisse

Der Beauftragte für nicht motorisierten Verkehr ist einverstanden.  
 Der Stadtkämmerer ist einverstanden.

### Unterschrift

Meyer

### Begründung

#### Ausgangslage

In den nächsten Jahren soll bekanntlich die ehemalige Rheinische Eisenbahnstrecke im Zuge des von der Wuppertalbewegung e.V. angestoßenen Projektes „Nordbahntrasse“ in

einen Geh- und Radweg von Vohwinkel über Elberfeld, Barmen, Oberbarmen bis Nächstebreck mit Anschluss durch den Tunnel Schee an das Radwegenetz im Ennepe-Ruhrkreis umgebaut werden.

Im Rahmen dieses Projektes sollen auch an möglichst vielen Stellen Zugänge zum öffentlichen Straßenraum geschaffen werden. Insgesamt sind rund 40 Zugänge im Verlauf der Gesamttrasse geplant.

Anhand einer Potential- und Marketinganalyse wurde für den innerstädtischen Teil der Trasse ermittelt, dass hier mit 30.000 – 50.000 Nutzern pro Tag gerechnet werden kann. Mit der durchgehenden Freigabe der Nordbahntrasse ist auch sehr viel mehr Radverkehr im direkten Umfeld der Trasse zu erwarten. Dies erfordert bequeme bzw. für den Radverkehr befahrbare und sichere Zufahrtsrouten. Dazu gehören vorzugsweise Anbindungen zu den jeweiligen Stadtzentren, Stadtquartieren und Querverbindungen zum Talsohlenradweg entlang der B7.

Im Barmer Innenstadtbereich liegt die Nordbahntrasse 30 – 50 m höher als die City bzw. die Radwege entlang der B7. Daher sind Zufahrten für den Radverkehr nur bedingt möglich. Die sehr steilen Straßen wie Sedanstraße und Krautsberg eignen sich lediglich als Zugangsmöglichkeiten für den Fußverkehr.

Die von den Steigungsverhältnissen günstigste Anbindung im gesamten Barmer Raum und einzige für den Radverkehr noch relativ gut befahrbare Wegeverbindung zur Nordbahntrasse besteht an der Westkotter Straße, über die in Verbindung mit der Bachstraße auch eine direkte Verknüpfung mit dem Talsohlenradweg entlang der B7 erreicht werden kann (siehe beil. Übersichtsskizze).

Da nun ein neuer Fahrbahndeckenüberzug in einem längeren Teilstück der Westkotter Straße zwischen Bachstraße und Klingelholl vorgesehen ist, wurde die Verwaltung mit Beschluss vom 04.05.2010 von der Bezirksvertretung Oberbarmen gebeten darzustellen, wie die Radwegführung von der B7 über die Westkotter Straße und die Münzstraße zur Nordbahntrasse ermöglicht werden kann. Dabei sollte auch die Parksituation an der Westkotter Straße, die die Grenze zwischen den Stadtbezirken Barmen und Oberbarmen bildet, neu geordnet werden. Die Fahrbahndeckenerneuerung ist nach aktuellem Stand für das Jahr 2011 geplant, sofern nicht durch aktuelle Ereignisse (z.B. extreme Frostschäden an wichtigeren Stellen) eine Veränderung der Priorisierungen notwendig machen.

#### Planungsüberlegungen zur Anbindung der Stadtteile Barmen und Oberbarmen für den Radverkehr

Von der Verwaltung wurde daraufhin zunächst im April 2010 eine Verkehrserhebung durchgeführt, um für die weiteren Planungsüberlegungen eine aktuelle Datengrundlage zu schaffen.

Die aktuellen Verkehrsmengen ermöglichen eine Umgestaltung des Straßenraumes mit folgender Veränderung der vorhandenen vier Fahrspuren:

- o Die heute vierspurige Verkehrsführung wird auf zwei Spuren reduziert.
- o Zwischen Bachstraße und ca. 50 m südlich der Einmündung Klingelholl wird je ein Radfahrstreifen markiert.
- o Es entsteht eine Abbiegespur in die Wuppermannstraße.
- o Die Abbiegespur in die Münzstraße bleibt erhalten.

Ferner könnte im Zusammenhang mit der Neuaufteilung des Straßenraumes auch der Fahrbahnquerschnitt im südlichen Teilstück der Westkotter Straße zwischen Mühlenweg und Wuppermannstraße wie folgt aufgeteilt werden:

Auf der Westseite wird der extrem schmale und stark frequentierte Gehweg durch eine Modifizierung des Gehwegparkens verbreitert. Zugleich können aber durch halbachtiges Parken die vorhandenen Parkmöglichkeiten trotzdem erhalten bleiben (siehe Lageplan Anlage 03).

Im Bereich nördlich Münzstraße soll die Mittelmarkierung so gewählt werden, dass bergwärts eine breitere Fahrspur angeordnet wird. Somit werden die dort vorhandenen Abbiegebeziehungen in die Tankstelle, die Alfredstraße und diverse Firmen- und Privatgrundstücke ermöglicht, ohne den bergwärts fahrenden PKW-Verkehr zu behindern (siehe Anlage 05).

Die Radfahrstreifen entsprechen mit einer Breite von 1,75 m den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Hier wird eine Mindestbreite von 1,60 m gefordert.

Die Westkotter Straße wird aufgrund der relativ günstigen Topographie künftig die Hauptzufahrt für die Stadtteile Barmen und den westlichen Teil von Oberbarmen für den Radverkehr von und zur Nordbahntrasse darstellen. Deshalb sollen hier vom Klingelholl in Richtung Süden (nach der Bushaltestelle, vor der Rechtskurve) bis zur Bachstraße, sowie auch - soweit es der Fahrbahnquerschnitt zulässt - in Richtung Norden von der Bachstraße bis ca. 50 m südlich der Einmündung Klingelholl als Zu- und Abfahrt zu den dortigen Wohngebieten beidseitige Radfahrspuren markiert werden. Die Mittelinsel im Bereich Münzstraße wird im Rahmen der Neumarkierung entfallen.

Ergänzend muss auch die Zufahrt von Süden (Bachstraße) geringfügig modifiziert werden; hier soll schon kurz vor der Lichtsignalanlage eine Aufstellspur für den Radverkehr angelegt werden. Ebenso wird im Einmündungsbereich des Mühlenwegs künftig eine separate Rechts- und Linksabbiegespur angeboten werden. Anhand der aktuellen Verkehrszählung und nach Berechnung wurde festgestellt, dass dies sogar Vorteile in der Verkehrsabwicklung auch für den Busverkehr mit sich bringt (siehe Lageplan Anlage 02).

Darüber hinaus wird von der Verwaltung vorgeschlagen, auch die nördliche Zufahrt zur Einmündung Klingelholl so zu verändern, dass eine separate Rechts- und Geradeausspur angeboten wird. Dies ist nicht zwingend für die Anlegung der erst südlich der Bushaltestelle beginnenden Radstreifen notwendig, würde aber aus Sicht der Verwaltung ebenfalls zu einer besseren Abwicklung des Verkehrs in diesem Bereich beitragen, da heute ein Teil des geradeausfahrenden Verkehrs die rechte Spur benutzt und die Kapazität der Straße nicht optimal ausgenutzt ist. Damit wird dann auch der Übergang zur Einspurigkeit der Westkotter Straße eindeutig eingeleitet (siehe Lageplan Anl. 06).

Die Leistungsfähigkeit für die von der Verwaltung vorgeschlagene veränderte Spuraufteilung mit Anlegung von Radfahrstreifen zwischen der Kreuzung Mühlenweg / Bachstraße und der Einmündung Westkotter Straße / Klingelholl wurde anhand von aktuellen Leistungsfähigkeitsberechnungen nachgewiesen.

## **Kosten und Finanzierung**

Die Maßnahme wird aus den für das Jahr 2011 budgetierten Mitteln der Straßenerhaltung zur "Unterhaltung des Infrastrukturvermögens..." der Bezirksvertretungen Barmen und Oberbarmen sowie zur "Straßeninstandsetzung" finanziert..

## **Zeitplan**

Die Umsetzung ist für das Jahr 2011 vorgesehen, sofern nicht andere Maßnahmen aufgrund höherer Priorität (z.B. Behebung von Winterschäden) vorgezogen werden müssen.

## **Anlagen**

Übersichtsplan und Lagepläne